

掲載号・キーワード・執筆者	内容
<p>その 23 (ニューズレター No.86:2016.10.28 発行) 「水害時の避難方法」 押川英夫 (佐賀大学 理工学部 准教授)</p>	<p>低平地の浸水リスクが高いことは知られているが、(低平地で盛んな) 自転車利用が洪水時に可能な水深は 20～30cm 程度とされている。また、洪水時の自転車の走行速度は 1.3m/s (時速 5km) 程度で通常時の歩行速度と同程度で遅く、安全性や確実性を踏まえると避難ツールとして適切ではない。一方、自動車では、30cm の水深でも小型車は流されてしまう。また、ドアを開けての車からの脱出の可否に関しては、70～80cm の水深が限界とされている。なお、前方よりも後部座席からの方が脱出し易い。更に深くなるとガラスを割る等して脱出することになるが、緊急脱出用のハンマー等がなければ容易ではない。最悪の状況下では車の内部がある程度浸水するのを待てば、水圧が小さくなりドアがむしろ容易に開く。これより洪水時の自転車と自動車の走行限界はともに 30cm 程度と考えられ、その程度の浸水は今後容易に起こり得るので早めの避難が肝要である。</p>
<p>その 25 (ニューズレター No.92:2018.6.29 発行) 「クリークの活用法」 三島悠一郎 (佐賀大学 理工学部 講師)</p>	<p>佐賀県南部の平野にあるクリーク網は江戸時代から積極的に開発され、総延長が 2,000km に達するといわれています。クリークは平野部における効率的な灌漑と貯水が目的として造られ、農業用途として運用されてきました。また、豊かな生態系の形成において必要不可欠な要素でもあり、例えば佐賀が「トンボ王国」と呼ばれているなどの理由になります。さらに近年では強い雨が発生したときに佐賀市南部のクリークへ雨水を逃がすことで市街地の浸水被害を軽減させるという、防災要素としても運用されるようになりました。</p> <p>この様にクリーク網は我々に多くの利益をもたらしてはいますが、その一方で「ごいあげ」(現在はごみくいとも呼ばれる)のように廃れた文化もあります。現在、クリークの底には農地から排出された細かな土粒子が底泥として堆積していますが、ごいあげによってその底泥は回収されて農地へ還元されていました。これは、肥料成分の回収という意味において、極めて重要な作業です。昨今のリン酸肥料の高騰に伴い、下水処理場ではリンの回収が試みられていますがその量は限定的です。そこで、クリーク底泥を回収・再利用ができれば多量のリンを回収できることが期待できます。これはかつてのごいあげ文化を資源回収機能として見直すことにもなりますので、クリークの価値をさらに高められることになるといえます。</p>

※執筆者の所属等はその当時のものです。(「豆知識 24」は欠番となっています。)